Джим Кларк. Легенда гонок. Часть 1.

Эрик Димок

SHOUT
SHARE
IT

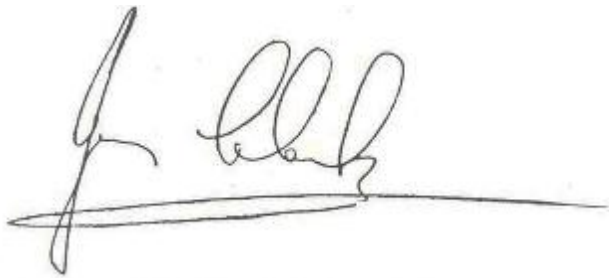
Annotation

«Отличная книга. Показывает атмосферу гоночной эпохи, в которую он жил» (Дэн Гарни)

- Эрик Димок
  -
  - ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Эрик Димок

Джим Кларк. Легенда гонок. Часть 1.



Перевод: Екатерина Акопова (aksioma).

«Отличная книга. Показывает атмосферу гоночной эпохи, в которую он жил» (Дэн Гарни)

***

Secretariate : Sophialaan 4 — The Hague — Holland — Phone 18 41 30

GRAND PRIX OF THE NETHERLANDS 1967

June 4th 1967 — Race-Circuit of Zandvoort
organised in accordance with the stipulations of the International Sporting Code of the Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A.) and the supplementairy regulations issued by the KNAC/N.A.V.

ENTRY FORM

X TEAM LOTUS LIMITED

of (address) NORWICH, NOR 92W, NORFOLK, ENGLAND.

hereby enter the following car for the Grand Prix of the Netherlands 1967.

Make of Car LOTUS — Make of engine Information to

Bore in mm Information to follow — Stroke in mm follow

Cubic capacity in cc — Number of cylinders "

F.I.A.-licensee 1967 — Issued by "

Competitor TEAM LOTUS LIMITED — No. 67/91

Driver GRAHAM HILL — No. 00011

Spare driver JIMMY CLARK — No. 00093

I declare that the above car meets alle requirements of the present „International Formula I", established by the C.S.I.

I hereby undertake to adher to and be bound by the Regulations governing the Race, with which Regulations I declare to be conversant.

I agree that the KNAC/N.A.V. is not responsible for any damage to or loss of the car entered, its parts or accessories, or for any damage that I, my driver, my attendants or my vehicle may cause; and I waive any right of action at law against the KNAC/N.A.V. for any damage I may sustain in consequence of any act or omission on the part of the said clubs or of its officials, representatives or agents, with respect to this competition or to any matter arising therefrom.

I declare that, with regard to the conditions of the race and the nature of the course, the driver(s) is (are) competent in all respects and the car entered is suitable and safe at the speed of which it is capable.

Signature of Competitor: [signature]

Signature of Driver:

Stamp of the National Automobile Club:

Signature of spare driver, if any:

Date, 28th March 1967

NOTE: SIGNED ON THE UNDERSTANDING THAT A MUTUALLY SATISFACTORY MONETARY AGREEMENT IS REALISED BETWEEN [illegible] AND ENTRANT FOR THIS CAR[illegible]ER(S)

[signature]

Большой Приз Голландии 1967 год

4 июня 1967 года - трасса в Зандвоорте.

Организован в соответствии с условиями Международного Спортивного Кодекса ФИА о дополнительными правилами, установленными KNAC/N.A.V.

Заявочный лист

Команда: «Lotus limited»

Адрес: Норвич, Nor95w, Норфолк, Англия.

Настоящим заявляет следующие болиды на Гран-при Голландии 1967 года

Марка болида: Lotus

Марка двигателя: информация прилагается.

Диаметр в мм: информация прилагается.

Количество оборотов: информация прилагается.

Рабочий объем двигателя: информация прилагается.

Количество цилиндров: информация прилагается.

Лицензия ФИА: 1967 год

Выпущен в:

Заявитель: команда «Lotus limited»

Пилот: Грэм Хилл

Запасной пилот (если есть): Джимми Кларк.

Я подтверждаю, что упомянутые выше машины соответствуют всем нормам настоящей «Международной Формулы-1», установленной C.S.I.

Также я обязуюсь следовать и ограничиваться правилами, установленными на гонку, с которыми я ознакомлен.

Я согласен с тем, что KNAC/N.A.V. не несет никакой ответственности за любой вред или ущерб, причиненный заявленным машинам, их деталям и частям, а так же за любой вред, причиненный мне, моим гонщикам, персоналу или транспортным средствам; и я отказываюсь от любых юридических претензий к KNAC/N.A.V. в связи с любым вредом, который может быть причинен мне, вследствие любых действий или бездействия, со стороны указанного клуба или его официальных представителей или агентов в отношении этого соревнования или любого вопроса, возникшего впоследствии.

Я подтверждаю, что в соответствии с условиями гонки и особенностями трассы, гонщики компетентны во всех отношениях, а заявленные машины безопасны и пригодны к использованию на заявленной скорости.

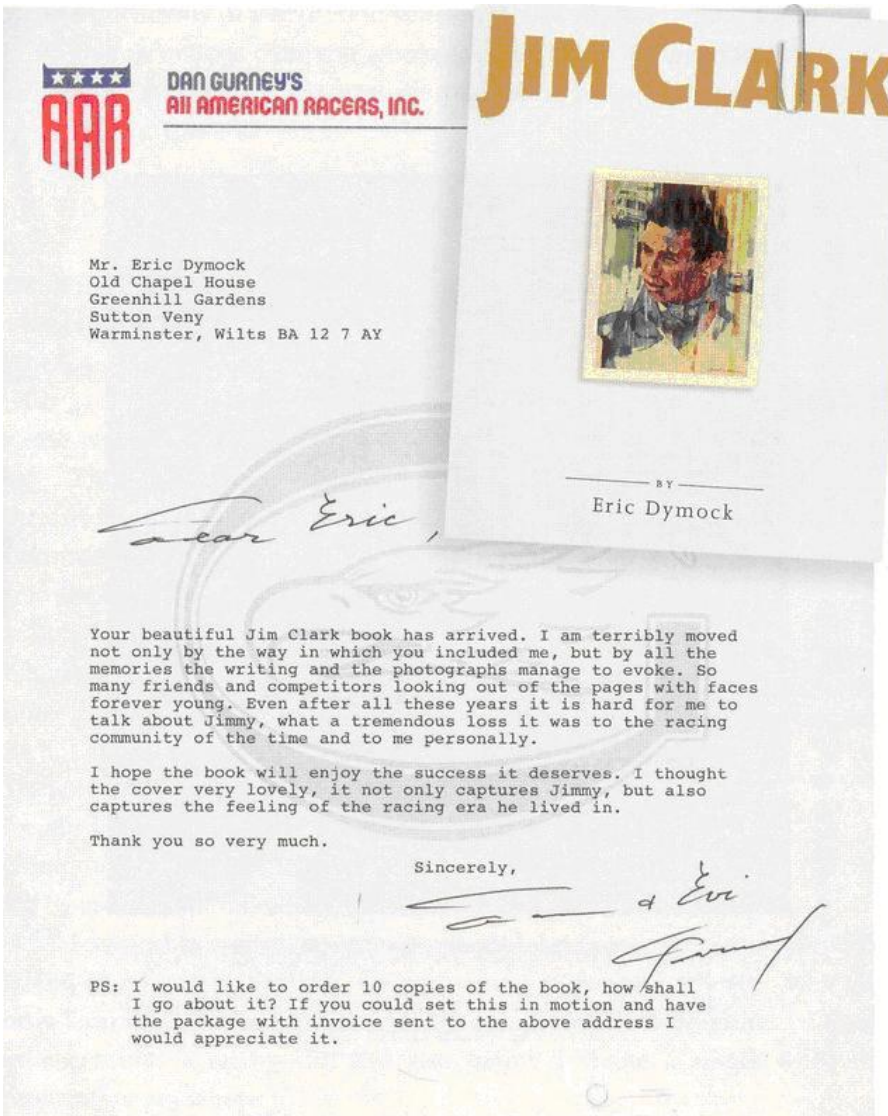
Подпись заявителя

Подпись пилота

Подпись запасного пилота (если есть)

Дата: 28 марта 1967 года

***


DAN GURNEY'S
All American Racers, Inc.

JIM CLARK

BY
Eric Dymock

Mr. Eric Dymock
Old Chapel House
Greenhill Gardens
Sutton Veny
Warminster, Wilts BA 12 7 AY

Dear Eric,

Your beautiful Jim Clark book has arrived. I am terribly moved not only by the way in which you included me, but by all the memories the writing and the photographs manage to evoke. So many friends and competitors looking out of the pages with faces forever young. Even after all these years it is hard for me to talk about Jimmy, what a tremendous loss it was to the racing community of the time and to me personally.

I hope the book will enjoy the success it deserves. I thought the cover very lovely, it not only captures Jimmy, but also captures the feeling of the racing era he lived in.

Thank you so very much.

Sincerely,

PS: I would like to order 10 copies of the book, how shall I go about it? If you could set this in motion and have the package with invoice sent to the above address I would appreciate it.

Mr. Eric Dymock
Old Chapel House
Greenhill Gardens
Sutton Veny
Warminster, Wilts BA 12 7 AY

Ваша прекрасная книга о Джиме Кларке, наконец, передо мной. Я чрезвычайно растроган не только тем, что имею отношение к этому, но еще и воспоминаниями, пробудившимися в процессе чтения и просмотра фотографий. Так много

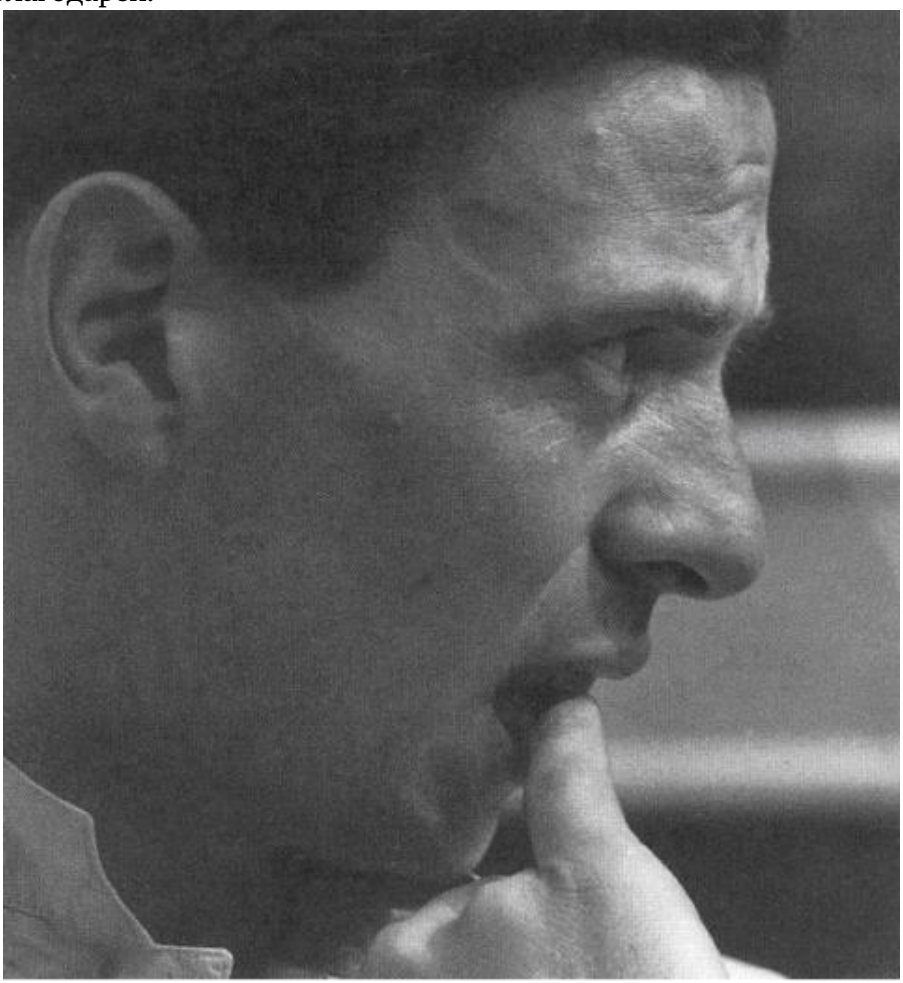
оставшихся навсегда молодыми лиц друзей и соперников смотрят со страниц этой книги. Даже по прошествии всех этих лет мне все еще тяжело говорить о Джимми, такой ужасной была эта потеря для всего гоночного мира той эпохи и для меня лично.

Я надеюсь, эта книга получит признание, которого она заслуживает. Как мне кажется, обложка очень удачна: она захватывает не только Джимми, но и атмосферу той гоночной эпохи, в которую он жил.

Огромное спасибо,

(подпись)

P.S. Я бы хотел заказать десять копий этой книги. Как можно это сделать? Если бы вы могли пойти на встречу и отправить посылку по почте на указанный выше адрес, я был бы очень благодарен.



Задумчивый, погруженный в себя. Очаровательная робость Джима Кларка скрывала глубокую тревогу.

Зарисовка Бенно Мюллера передает его настроение.

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

«Я испытал чувство большого облегчения. Наконец-то я получил право отдавать приказания по всем вопросам. Я чувствовал себя избранником судьбы, и мне казалось, что вся моя прошлая жизнь была лишь подготовкой к этому часу и к этому испытанию».

Великие слова, сказанные Уинстоном Черчиллем, когда он стал премьер-министром в 1940 году. Они передают некоторые чувства, которые я испытываю, когда пишу о Джиме Кларке. Может быть, я и не призван стать спасителем нации, но восстановление памяти благороднейшего из гонщиков - тоже стоящее дело. Я провел достаточно большую часть жизни, готовясь к этому: начиная с того времени, когда я писал о карьере Кларка, будучи журналистом, и потом, когда мы писали книгу вместе с Джеки Стюартом, когда он выиграл свой первый чемпионский титул.

Неизбежной красной нитью через эту книгу проходит шотландская тема. Уолтер Хайес, консультант «Ford Motor Company», который работал и с Кларком, и со Стюартом, а так же с Томом Уокиншоу, который присоединился к выдающемуся списку шотландских гонщиков, включавшему в себя Рона Флокарта, Арчи Скотта Брауна, Иннеса Айленда, Ниниана Сандерсона и Джерри Биррела, говорил: «У меня есть теория. В Джимми было что-то в высшей степени шотландское. Посмотрите на гоночные таланты, которые вышли из Шотландии. Для этого должна быть причина, пусть даже самая не поддающаяся объяснению и эфемерная».

Шотландия - это маленькая страна. Любой, имеющий отношение к автогонкам или ралли в Шотландии, рано или поздно сталкивается со всеми остальными, вот как я познакомился с Джимом Кларком и Джеки Стюартом еще до того, как любой из них впервые оказался за рулем гоночной машины, и до того, как я написал свою первую строчку для какого бы то ни было издания.

Ралли в Хизере, 1955 год. Ян Скотт Уотсон и Джим Кларк («DKW») следуют за Jowett Jupiter. Стюарт Паркер и Эрик Димок (в белом свитере) ждут своей очереди на Aston Martin. Маршал, склонившийся к машине, это Билл Клиланд, отец чемпион Великобритании по туринговым автомобилям, Джона Клиленда.

Есть и другая причина взглянуть по-новому на жизнь и эпоху Джима Кларка. За те тридцать лет, что прошли со времени одной из его великих побед, первой победы в первой гонке на «Lotus 49», оснащенном двигателем Ford-Cosworth, в Зандворте 4 июня 1967 года, автогонки изменились до неузнаваемости. Он бы с трудом узнал эволюционировавшие машины с двумя антикрыльями и граунд-эффектом, хотя кое-какие воспоминания о тех днях и остались, например, занимающий лидирующие позиции двигатель со словом «Ford» на кожухе. Он положил начало целой династии двигателей, которые, будут в моде до конца тысячелетия и устареют нескоро после начала нового.

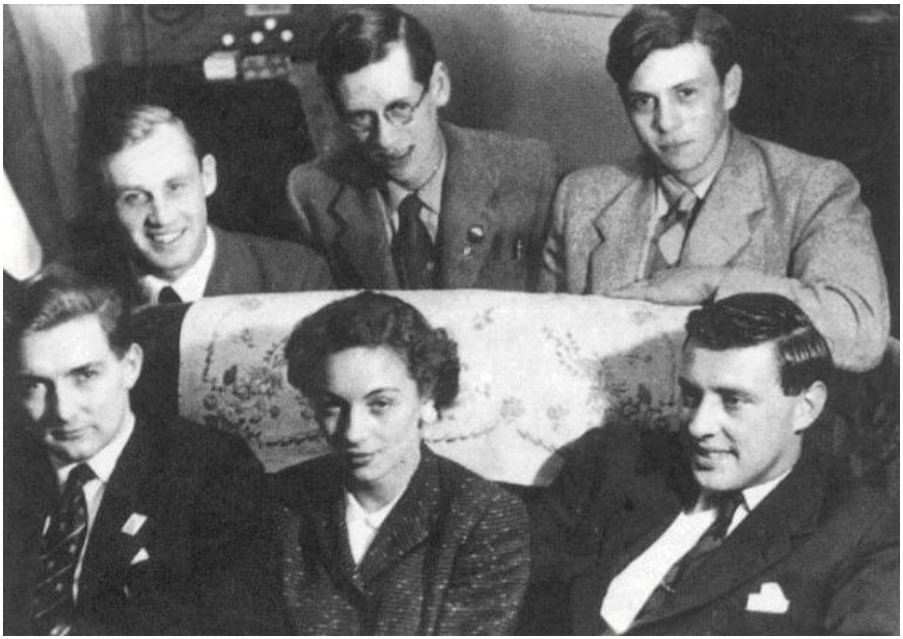
Я познакомился с Джимом Кларком в Эдинбурге весной 1955 года, на брифинге зарождающейся «Ecurie Agricole», гоночной команды фермеров, которые собирались участвовать в приближающемся ралли Шотландии. Я не был членом команды, я не был фермером или даже журналистом, я был одним из пилотировавших машину соперников, и оценить оппозицию показалось тогда хорошей идеей. В их команду входили Нил Браун, который гонялся на черно-белом «TR2», Ян Скотт Уотсон, основатель «Ecurie Agricole», Ронни Далглиш, фермер из

Охтерардера, и Джим Кларк.

Грэм Голд был спортивным редактором «The Motor World», шотландского еженедельного журнала, и сделал групповой снимок новой команды в доме своих родителей на живописной Георг-стрит в Эдинбурге. Будущий чемпион был выпускником одной из ведущих шотландских школ, и поэтому я подумал - возможно, опрометчиво, что он был из зажиточной семьи. Это было хорошим временем для фермеров, и многие на Шотландских Границах отправляли сыновей в Лоретто, с его стенами цвета охры, что возле Муссельбурга, рыболовецкого порта 11 века, располагающегося на побережье по направлению к Северному Бервику.

Это была беззаботная компания. Крепкий, улыбающийся Далглиш регулярно и успешно участвовал в соревнованиях по ралли. Нил Браун, с девушкой, чье имя, увы, кануло в Лету, гонялся больше усердно, чем успешно. Он покинул Шотландию и отправился в Америку, в качестве фондового брокера, но не утратил интереса к гонкам и 12 лет спустя приехал на Гран-при США в Уоткинс-Глен. Он как раз проходил через паддок, когда его хлопнули по плечу. Джим Кларк, которого он не видел целую вечность, был теперь одним из величайших гонщиков своей эпохи. Он сказал: «Привет, Нил, какого черта ты тут делаешь?» Этот случай говорит о Кларке больше, чем целые тома, написанные о нем. Это сделало Нила Брауна, как и многих из нас, его поклонником на всю жизнь. Не слишком фанатичным, но тем не менее.

В 1955 году Джиму Кларку было 19, на два года меньше, чем мне, и он произвел огромное впечатление на меня, во многом потому, что он управлял собственным «Sunbeam Mark III». Мой отец, как и отец Джима, - бывший церковный староста, и немного суровый пресвитерианин, хотя и смягчившийся в последнее время, - он считал, что мне негоже было свободно пользоваться семейной «Wolseley».



Собрание перед ралли, Эдинбург, 1955 год.
Задний ряд справа налево: Джим Кларк, Ян Скотт Уотсон и Ронни Далглиш.
Передний ряд справа налево: Нил Браун, его подруга, которую все помнят, как Морин, и Эрик Димок.

Тот вечер в Эдинбурге вряд ли можно расценивать, как предзнаменование в истории автогонок или даже указание на то, что могло случиться в ралли Шотландии. Ян Скотт Уотсон приехал на своем «DKW», довольно странный выбор, как мне показалось, учитывая то, что как и Джим, он мог выбрать любую машину на свой вкус. Другие участники «Ecurie Agricole» были такими же фермерами, как Освальд Бревис и как братья Сомервайл, гоняющиеся против хорошо известных в сфере автомобильного бизнеса людей, как например, Ян Скелли, чьим семейным делом должно было быть одно из самых крупных и успешных торговых представительств «Ford» в Британии.

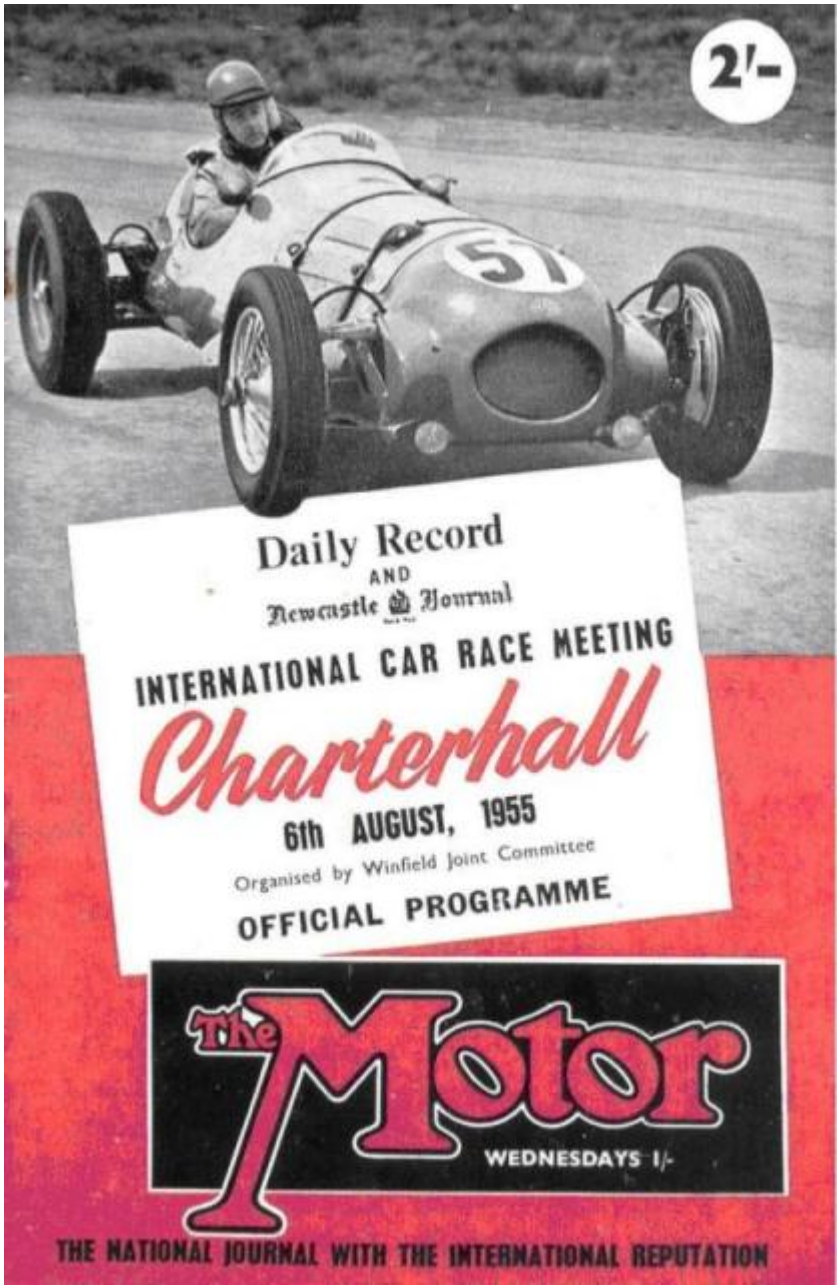
Я достаточно хорошо узнал Кларка за время этого ралли Шотландии, мы были в соседних машинах, но я почти не видел его между 1956 и 1958 годами, когда проходил военную службу в Королевской Артиллерии. Как фермер, он был избавлен от данного неудобства. К тому времени, как я вернулся, он уже был восходящей звездой. Никто не мог предугадать, как далеко он пойдет. Грэм Голд говорил, что он был великолепен, но Грэм, полный фанатик, который без конца крутил пластинки с записью

звука работающего мотора гоночных машин просто для удовольствия, считал великолепными абсолютно всех в автоспорте.

Когда я встретился с ним в следующий раз, на короткой гонке возле Хайвика в июне 1958 года, он был все таким же веселым и жизнерадостным, и ничто не говорило о том шоке, который он перенес всего две недели назад в своей первой гонке за пределами Британии - в бельгийском Спа. Один из моих школьных кумиров, Арчи Скотт Браун, погиб там, кажется, тогда я подумал, что с гонщиками случаются такие вещи на их жизненном пути. Кажется, я подумал, что такое случается с нами со всеми.

Я никогда не был так близок Джиму, как французский журналист и редактор «Sport Auto» Джерард (Джэбби) Кромбак, его большой друг и верный поклонник. Я бросил свою работу инженера, чтобы писать об автомобилях, и к началу шестидесятых уже бывал на многих британских гонках в качестве штатного сотрудника «The Motor» в Лондоне. К началу шестидесятых я был корреспондентом «The Guardian» на Гран-при, вполне состоявшимся журналистом, как мне казалось, и Джим тогда еще не решил, как вести себя со мной: прохладно, как и с остальными представителями Флит-Стрит, или принять, как старого земляка из 1955 года. Я думаю, среди моих достоинств было то, что я продолжил писать в Шотландии для «Top Gear», журнала Шотландского Клуба Спортивных Автомобилей, а не его копии образца девяностых с тем же названием.

Часто мы просто избегали друг друга. Это было проще, и я понимал, что использование старых связей и знакомств не принесет пользы. Зато я добился взаимопонимания с Грэмом Хиллом, Джеком Брэбэмом, Брюсом МакЛареном и другими гонщиками, механиками, управляющими команд и всякими приживальщиками в Большом Цирке. Они запомнили мое лицо, потому что я все время крутился там, некоторые из них помнили мое имя или хотя бы название газеты, для которой я пишу. Правда, я сомневаюсь, что многие из них читали мои материалы. Грэм Хилл читал, потому что он любил такие вещи. Если Джим Кларк и читал, то он никогда не упоминал об этом, что означало, что ему не на что пожаловаться. Джэбби как-то сказал, что он читал британскую прессу в офисе «Sport Auto».



Автогонки в Чатерхолле. Стирлинг Мосс только что стал первым британским гонщиком, победившим в Гран-при чемпионата мира. Победители 6 августа 1955 года: Боб Джерард («Maserati»), Дезмонд Титтерингтон («Jaguar»), Рег Парнелл («Aston Martin») и Арчи Скотт Браун («Lister-Bristol»).

Я старался никогда не спрашивать Джима о том, что он не рассказал бы ни одному журналисту - не было никакого особого статуса старого шотландского друга - и, кажется, этот трюк сработал. Правда, прошло много времени, прежде чем барьер Флит-Стрит был пробит, и мы смогли беседовать свободно. Мы словно провели фехтовальный поединок. Я знал темы табу: деньги, опасность, его гоночные секреты, - и он с удовольствием делился гоночными сплетнями, о людях говорить всегда легче, чем о технике.

К 1965 году мы опять испытывали друг к другу что-то вроде той старой симпатии. В этом нам помог Джеки Стюарт. Я знал его брата, Джимми, Джимми-джентльмена, еще до того, как Джеки начал гоняться, и он уверил Джима Кларка, что я не стану писать такие репортажи в стиле Флит-Стрит, которые он презирал. Дэвид Бенсон, заместитель редактора «The Motor», которому Джим доверял, подтвердил это, и к концу 1966 года практически вернулись старые добрые времена. Джим ценил приятелей-шотландцев почти так же, как мы ценили его.

Джеки Стюарт попал в элиту автоспорта в 1964 году, отказавшись присоединиться к Джиму в «Lotus» после выступлений в Формуле-2 и отправившись вместо этого на 1965 год в «BRM». Они с Джимми всю жизнь были хорошими друзьями, несмотря на то, что было в нем кое-что, чего Джеки никогда не мог понять. У Кларка и команды «Lotus» был контракт с «Esso», в то время как у Стюарта и «BRM» - с «Shell». Стюарт частенько обедал в приятной компании Джоффа Мардоча, гоночного менеджера «Esso», в их шатре в паддоке, потому что кормили там лучше, чем у «BRM». И он с изумлением увидел, что Джим ест бифштекс с картошкой перед гонкой. Джеки был не в состоянии понять, почему он игнорировал опасность слишком тяжелой пищи. Гонщик вполне мог подавиться содержимым желудка в случае аварии. Стюарт проконсультировался с врачами и экспертами по авариям и пришел к выводу, что, гоняясь голодным, будет быстрее. Насколько все-таки разными были эти двое!

Джим Кларк в Кортина д'Ампеццо празднует успех «Cortina».

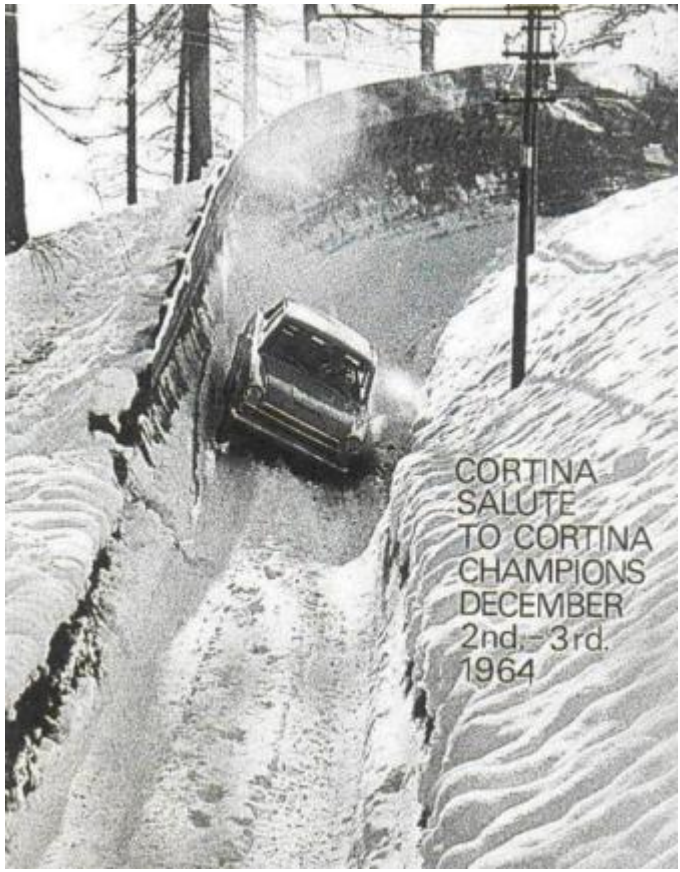
Стюарт считал, что Джим очень любопытно готовится к гонке. Он готовился очень вдумчиво, словно собирался превратить гонку во что-то очень важное. Он был очень возбужденным, нервным, беспокойным, его знаменитая привычка грызть ногти проявлялась во всей красе. «Он постоянно делал это, - говорил Стюарт. - Никто никогда не знал, что он чувствовал. Он был очень закрытым человеком, вряд ли он вообще доверял кому бы то ни было. Существовало множество вещей, которые нельзя было обсуждать с Джимом. Вы не должны были говорить о деньгах, вы не должны были говорить об опасности гонок. Он держал такие вещи

глубоко в себе, и вы даже начинали волноваться, не грызут ли они его изнутри. Он сам себя оградил от других. Вы могли бы видеть тревогу по его плечам. Они были такими угловатыми. Он никогда не был тем, что называют «рубаха-парень», и с возрастом это становилось все заметнее.

Кларку всегда было трудно расслабиться, почувствовать себя комфортно с людьми, поэтому он никогда не любил публичные выступления. Стюарт, наоборот, получал удовольствие, выступая перед аудиторией, и любил рассказывать, как они с Кларком ехали по Австралии и оказались возле неохраняемого железнодорожного переезда, рельсы, пересекая пустыню, были пусты, насколько хватало глаз. Джим резко остановил машину, посмотрел в обе стороны и тихо встревожено поинтересовался: «Что ты думаешь, Джеки?»

Он постоянно просил других помочь ему с принятием решений. «Я был нужен ему, - говорил Стюарт. - Даже когда ничего не происходило. Ему нужны были люди, чтобы помочь ему решить проблемы, и некоторые из этих проблем были лишь в его воображении. Иногда не было никакого кризиса. Ему просто не о чем было волноваться».

Джиму не нравилось быть чьим-то соперником. Он считал это грубым, нахальным или агрессивным. Он, конечно, всегда соревновался с другими на трассе, не будучи, тем не менее, агрессивным. Другие гонщики уважали его за его скорость и аккуратность, они скорее уступали ему дорогу, потому что он был быстрее или маневреннее их, но они никогда не боялись его и не чувствовали, что им лучше посторониться или он вышибет их с дороги. Это было важнейшей чертой гоночного искусства Джима Кларка. Как ни странно, Джеки Стюарт, всегда считал его, строго говоря, человеком, начисто лишенным духа соревнования, в основном из-за нежелания Кларка казаться взвинченным или напряженным: «Это был невероятно многогранный человек».



Езда по бобслейной трассе была относительно безопасной. Джим Кларк потянул спину, играя в снежки. (надпись на фотографии: Кортина приветствует чемпионов «Cortina». 2-3 декабря 1964 года)

Джим Кларк сыграл важную роль в карьере Стюарта. Важные гонки Стюарта за команду «Ron Harris Lotus» Формулы-2 и Гран-при Рэнда 1964 года были ключевыми для него, и Стюарт достиг этого только благодаря позволению и одобрению Кларка. «Я гонялся на таких же машинах, не только в начале, и не только одноместных, но на туринговых машинах и «Lotus Elans», и спорт-прототипах, у нас было много общего. Хотя я и был простодушным, будучи начинающим пилотом, я все же не был так наивен, как Джим Кларк. Он бы гонялся и бесплатно. Он гонялся за Яна Уокера, а я - за «Chequered Flag», и я знал, сколько ему платили.

Перед Гран-при в Ранде Джим потянул спину, играя в снежки, в Кортина д'Ампеццо на праздновании его успехов с «Ford

Cortina», и не мог принять в нем участие. Стюарт как раз искал место в Формуле-1, но он знал, что «Lotus» - это команда Джима и им двоим там будет тесно. Чепмен в любом случае не мог бы себе позволить их обоих. Позже Грэм Хилл пришел в «Lotus», но Джим не был против, так как знал, что он быстрее.

Нежелание Кларка быть обманутым нечестными юристами или бухгалтерами привело к его личной и, в долгосрочном плане, семейной неудаче. Он чувствовал себя настолько в безопасности в Дансе, пограничном городке, где он жил, что это стало причиной многих ошибок и недопониманий. Там он обращался к тем людям, которым, по своим ощущениям, мог доверять. Но оказалось, что они были даже более наивны, чем он сам. Его семейные бухгалтер и адвокат не справлялись с работой. Они были способны заниматься только оффшорными компаниями и теми денежными операциями, которые были более выгодны с точки зрения налогов. Они говорили на жаргоне и вели образ жизни, свойственный их среде, но, в сущности, большую часть того, что они знали, выяснял сам Джим.

Он никогда не хотел обременять себя денежными заботами. Он знал, что зарабатывает достаточно много, по привычным ему меркам, и все, что ему нужно было сделать, это найти кого-то, кому он мог бы доверять, чтобы вести его дела. Он вырос в окружении, где доверие решало все, где верили людям на слово и где, пока не доказано обратное, можно было доверять их решениям.

«Carfraemill». Перестрелка хлебными шариками между Востоком и Западом в пятидесятых.

Думаю, подобно многим, я попал под власть обаяния Кларка. Он никогда не вел себя как звезда, и я с трудом мог поверить, насколько шумным он может быть, поскольку его всегда описывали как тихого, нерешительного и скромного. Он кидался шариками из хлеба в коллектив из Глазго, членом которого я был, в отеле «Carfraemill» после гонок в Чартерхолле, трассе на границе Шотландии в пятидесятых, и кидал их снова, в команду противников - «BRM» - в отеле «de laVille» в Монце уже в шестидесятых. Он даже не разыгрывал из себя знаменитость, он был таким неподдельно скромным, что мог показаться совершенно обыкновенным, одним из многих. На самом деле, он, разумеется, не мог оставаться совершенно неизвестным. Его постоянно преследовали охотники за автографами. Туристы набивались в холл отеля, только чтобы мельком взглянуть на него. Мужчины улыбались в благоговении и уступали ему дорогу. Девушки замирали, особенно, когда он смеялся, что было часто.

Его лицо освещалось в такие моменты, а его темные глаза искрились и сверкали.

К 1966 году он научился с этим справляться. Он мог успокоить человека, если хотел этого, но ему было сложно не иметь совсем никаких уж претензий. Он был чемпионом мира, в конце концов, и какие бы сомнения он не испытывал на счет того, кто является лучшим и быстрейшим гонщиком на планете, их он оставлял исключительно для себя. Он вполне мог быть душой компании и любил поговорить о машинах, и напряженным я его видел только в обществе Колина Чепмена, основателя «Lotus». Стоило Чепмену поманить его рукой в паддоке, как Джим подчинялся, не из покорности, но потому что эту пару связывало тесное сотрудничество, своеобразный симбиоз, в котором каждый зависел от другого.

Окружение хорошо знакомых людей смягчало стресс, который Джим Кларк получал во время гонок. Вдали от дома, это часто воспринималось, как нерешительность, хотя его сестра, Бетти, не считала его нерешительным: «Не верьте всем этим историям про его нерешительность. Вы бы видели, как он принимал решения на ферме, он был быстрым, уверенным в себе, и отлично знал, что он делает. Нерешительностью там и не пахло».

Не был он нерешительным и когда речь заходила о деньгах. Питер Хетерингтон, управлявший финансовыми делами Джима, начиная с 1965 года, опровергает бытующее мнение, что он был нерешительным. «Я слышал, что так говорят. С моей точки зрения это неправда, потому что, приняв однажды решение, он никогда не колебался, он говорил, возьми и сделай это».

Барри Джилл, гоночный корреспондент «Daily Herald», считал его гонщиком из гонщиков, чья страсть к лидированию от самого старта возносила его на вершину спорта. «Джимми казался берсерком, когда падал флаг, - говорил он. - Некоторые критики описывали его гоночную тактику, как безрассудную, но падающий флаг вызывал у него резкий скачок адреналина и включал все физические и умственные способности на максимальные обороты». Джиллу нравилось добродушное подшучивание Кларка, когда он вместо Грэма Хилла заранее писал в «Deal's Hotel» газетную колонку, перед Гран-при ЮАР на рождество 1962 года.

Гонка в Южной Африке должна была разрешить спор за звание чемпиона между Кларком и Хиллом, и Джимми собирался приглядывать за пишущей машинкой Джилла, «только чтобы посмотреть, что Грэм будет писать обо мне». В их соперничестве не было горечи, не было той остроты, вроде той, что отличала гоночные баталии в последующие годы. Грэм Хилл предложил

Кларку подводное соревнование: разыграть титул 1962 года, проверив, кто из них сможет дольше продержаться под водой в бассейне отеля. Кларк, безнадежно плохой пловец, согласился, обеспечив Хиллу легкую победу.

Когда Хилл победил, Кларк должен был произнести речь проигравшего. Он сказал: «Мы все знали, что «BRM» нужно было выиграть что-нибудь в этом году, чтобы остаться в деле, мы все искренне желали им этого, но это же просто смешно…» Джилл, как многие журналисты, даже те, кого временно не печатали из-за написания непроверенных фактов, преклонялся перед Кларком.

Меннему он казался очень напряженным. Фермер с Шотландских границ, переплавленный в этом обманчивом мире автогонок, но все же остающийся фермером в душе. Однажды он был с Кларком на местном рынке, где все вокруг были фермерами. Он уже выиграл два чемпионата, но никто и не замечал их. Все, о чем они говорили, это были овцы. Он сказал Меннему, что это было то, к чему он хотел бы вернуться. Он заставил остальных поверить, что он этого не сделает. Все это было частью загадки Джима Кларка. Был ли он решительным или нет? Был он мудрым или наивным? Он был гением за рулем, вне всяких сомнений, но был ли он достаточно хитрым, чтобы быть допущенным в этот большой и жестокий мир автогонок, где чье-то слово, порой, означает лишь выражение добрых намерений?

Журнал «Champion» провозгласил Кларка новым Фанхио. (надпись на рисунке: «-на этот раз, думаю, с невезением покончено.» - «Я же вам говорю, это новый Фанхио!»)

У моего отца был четкий ответ на все мои уверения насчет возвращения нашего «Wolseley» назад вовремя. «Дорога в ад, - говорил он, - вымощена благими намерениями».